Mel.4°
107(8)

FONDATION NATIONALE DES SCIENCES POLITIQUES
BIBLIOTHÈQUE

BIBLIOTHEQUE FNSP
1 280 886

MEL 4°
107 (8)

Chemin de Fer du Nord.

PARIS, LONDRES, BRUXELLES.

1494

Mél. 4° 107 (8)

1838.

44.636

Chemin de Fer

DU NORD.

Mél. 4° 107 (8)

La question des chemins de fer, dans un état méditerranéen comme la France, suscite à la fois tant d'espoirs et de craintes, flatte et inquiète tant d'intérêts divers, met en jeu tant de prétentions rivales, qu'il n'est pas étonnant que les meilleurs esprits soient encore divisés à cette heure sur la plupart des points qui s'y rattachent.

Mais il en est un toutefois sur lequel il est impossible qu'il y ait divergence d'opinion sérieuse; c'est la nécessité de considérer la somme des intérêts généraux à satisfaire comme raison déterminante du choix de telle ou telle grande ligne de chemin de fer. Sur ce principe d'équité rigoureuse, nous supposons que tous les esprits consciencieux sont d'accord. Ainsi le meilleur tracé ne sera pas le tracé à vol d'oiseau, celui qui ralliera les deux points extrêmes par la ligne géometrique la plus courte, mais bien celui qui, se rapprochant autant que possible de cette normale, desservira les centres intermédiaires de production et de population les plus importans ; le tracé, en un mot, qui réunira au plus haut degré les divers élémens du succès de l'entreprise : économie de construction et chances plus avantageuses de circulation et

de transport. Il est inutile de faire observer que ces deux dernières conditions de prospérité réagissent perpétuellement l'une sur l'autre, s'engendrent même pour ainsi dire. L'économie dans la dépense de construction permet d'établir le tarif au taux le plus modéré, d'où l'accroissement du chiffre des voyageurs et des transports, et réciproquement.

C'est évidemment cette pensée d'intérêt général et d'équité qui a présidé à la préparation des projets de loi présentés par M. le ministre des travaux publics dans la séance du 15 février dernier. Il est facile de reconnaître, au premier aperçu, que dans aucun de ces projets l'intérêt local n'a prévalu sur l'intérêt commun. Il nous semble seulement que l'administration a été moins heureuse dans le choix des lignes secondaires que dans celui des lignes principales. Ainsi nous adhérons pleinement aux motifs qui ont décidé la préférence du gouvernement en faveur du tracé par Amiens, pour le chemin de Paris à Bruxelles, parce que c'est là, en effet, le tracé qui donne satisfaction à la plus grande somme possible d'intérêts nationaux; mais il s'en faut que nous accordions le même mérite à tous les projets d'embranchement qui se rattachent à cette ligne, et notamment au projet de jonction des principaux ports de la mer du Nord par un chemin de fer longeant le littoral. Tout à l'heure nous justifierons cette réserve d'éloges par des faits.

L'exposé des motifs du projet ministériel fait ressortir habilement, il faut le dire, la plupart des raisons qui militent en faveur du tracé par Amiens, et réfute complètement les objections présentées par les partisans de la ligne de Saint-Quentin. On y voit què le tracé par cette dernière ville n'intéresse que deux ou trois localités importantes; qu'il sacrifie la communication de Gand et de Lille à Paris; qu'il éloigne des ports maritimes la capitale du royaume; enfin, qu'il ne dispense pas d'un second chemin de fer du Nord à établir entre Londres et Paris. De plus, les intérêts que la ligne de Saint-Quentin est destinée à satisfaire sont déjà desservis, quant au transport des marchandises, par une voie navigable d'une haute importance.

Or, il s'en faut que le commerce d'Amiens ait été jusqu'ici aussi

favorablement traité, et qu'il ait à sa disposition les mêmes ressources que celui de Saint-Quentin; et rien que, sous ce dernier rapport, l'adoption du tracé par le chef-lieu de la Somme présenterait déjà un caractère de justice distributive propre à lever bien des scrupules. Ensuite, nous avons dit que la somme des intérêts généraux à satisfaire était la première considération à envisager dans le choix des grandes lignes de chemins de fer; et nous voyons que le tracé par Amiens relie directement la plupart des grands centres de production manufacturière et de population de nos départemens du Nord, Beauvais, Amiens, Arras, Douai, Lille, Roubais et Tourcoing, villes dont l'importance, pour quelques-unes, n'est pas moindre comme places de guerre que comme foyers d'une active industrie. Cette ligne réunit donc toutes les conditions que nous avons posées plus haut comme élémens assurés du succès pour de semblables entreprises; et la légère déviation de la normale, nécessitée par l'obligation de faire passer la communication nouvelle par les villes de Beauvais, Douai, Arras, est certes plus que compensée, sous le point de vue de l'intérêt général, par l'accroissement de circulation que doit infailliblement produire l'accession à la grande ligne du Nord de ces trois populeuses cités.

Mais il est une dernière raison, plus puissante peut-être à elle seule que toutes les considérations qui précèdent, une raison à nos yeux péremptoire et qui tranche la question en faveur du tracé par le chef-lieu du département de la Somme : c'est que le chemin de fer par Amiens est le véritable chemin du Nord, c'est-à-dire la voie de communication la plus directe et la plus simple entre Paris, Londres et Bruxelles; tandis que le chemin par Saint-Quentin, indépendamment de la moindre importance des localités intermédiaires qu'il dessert, n'est plus que le chemin de Bruxelles à Paris. Différence essentielle, inconvénient incalculable, et sur lequel nous aimons à espérer que les défenseurs du projet gouvernemental insisteront, lors de la discussion de la loi, un peu plus vivement qu'ils ne l'ont fait dans l'exposé des motifs. En effet, l'identité des deux lignes de Paris à Londres, de Paris à Bruxelles, pendant une aussi grande partie de leur longueur (30 lieues), concilie à la fois toutes les questions d'économie et d'in-

térêt commercial et politique ; et c'est une position d'où il est aisé de faire tête à tous les assaillans[1]. Que sera-ce maintenant si nous prolongeons d'Amiens jusqu'aux fortifications d'Arras la communauté des rails, ainsi que semble nous y inviter la planité du sol, et si nous venons faire de ce poste militaire le sommet d'un triangle dont les deux côtés aboutiront, l'un à Calais, l'autre à Lille, et dont la base joindra ces deux dernières cités ?

Mais les avantages de ce nouveau système ressortiront d'autant plus puissamment que nous aurons mieux démontré le peu d'utilité du chemin de fer longeant le littoral.

Nous nous empressons de déclarer d'abord que notre réprobation impartiale ne saurait s'étendre jusqu'aux villes de Boulogne et d'Abbeville, dont la position exceptionnelle peut autoriser un examen tout spécial. Nous laissons totalement de côté la question du chemin de Boulogne à Amiens ; quand nous parlons de l'inutilité de la voie parallèle au littoral, notre critique ne s'applique qu'à la partie de cette voie comprise entre Boulogne et Dunkerque.

Le premier inconvénient d'un chemin de fer longeant le littoral, c'est son excentricité même, c'est de ne toucher le pays que par une seule face. Le chemin de fer sera placé, à notre sens, dans des conditions de prospérité d'autant plus nombreuses, qu'il rayonnera plus directement vers l'intérieur, vers les centres de consommation et de fabrication les plus importans, comme nous l'avons déjà dit. Sa destination naturelle est de rapprocher les ports où les denrées et les matières premières abordent, des lieux où celles-ci se consomment ou s'exploitent ; et d'annihiler les distances entre les points où le voyageur débarque, et la ville où l'appellent ses plaisirs ou ses affaires. Or, dans le cas dont il s'agit, nous parlons du chemin de fer de Dunkerque à Boulogne ; toutes ces conditions sont faussées, l'indication naturelle est en désaccord avec le résultat probable. Les villes de Dunkerque, Calais et Boulogne n'ont entre elles que d'insignifiantes relations commerciales ; elles ne s'approvisionnent pas l'une l'autre : loin de là, elles

[1] L'économie résultant de l'identité du tracé peut s'élever suivant l'occurrence de six à sept cent mille francs par lieue.

se font concurrence sur les marchés de l'intérieur, et les voyageurs qui prennent la voie de Calais et de Boulogne de Londres pour Paris, ou de Paris pour Londres, n'ont que faire d'une communication qui unisse ces trois villes. Ces trois villes ont besoin qu'on les rapproche de la capitale et des marchés de l'intérieur, voilà tout; voilà le seul intérêt qu'il soit juste d'écouter. Sous le point de vue de l'intérêt général, nous le répétons donc, le projet de chemin de fer de Boulogne à Dunkerque ne répond à aucune des espérances qui ont pu égarer ses auteurs, et l'on cherche encore dans ce projet une base positive aux revenus futurs de l'entreprise.

A ces considérations d'intérêt général, qui nous semblent démontrer d'une manière assez péremptoire le peu d'utilité, sinon l'inutilité totale du chemin de fer de Boulogne à Dunkerque, viennent se joindre maintenant les raisons tirées des obstacles du sol et des difficultés matérielles de l'entreprise. Ainsi, la route de Calais à Boulogne, en outre de ce qu'elle traverse un pays montagneux, dépeuplé et sans industrie, offrirait une pente de 5 millimètres au minimum; encore, pour parvenir à cette limite extrême de la tolérance du cahier des charges, serait-il nécessaire de percer plus de 4,000 mètres de souterrain, et de multiplier à chaque pas les travaux d'art les plus dispendieux. Les ingénieurs de l'État chargés des études de cette ligne ont calculé que sur la distance totale de huit lieues qui sépare les deux villes, il ne faudrait pas moins de 14,000 mètres de déblais et remblais, plus la lieue de souterrain. Où prendre les revenus qui devront faire face aux intérêts des sommes énormes absorbées par de tels travaux?

Ainsi, les raisons d'économie et d'utilité publique s'opposent également à l'établissement du chemin de fer de Boulogne à Dunkerque par Calais.

Toutes ces raisons s'unissent au contraire en faveur de la prolongation de la ligne commune de Paris à Londres et à Bruxelles jusqu'à Arras, et du départ d'une nouvelle ligne de cette dernière ville à Calais.

Rien de plus évident d'abord et de plus indéniable que l'immense économie résultant de la communauté des rails depuis Amiens jusqu'à Arras. Nous avons de plus pour nous, dans ce système, la douceur des pentes qui compense amplement, sous le rapport de la rapidité du parcours, le faible rallongement de la distance entre Paris et Calais auquel donnera lieu cette nouvelle déviation de la normale. Ce rallongement ne doit pas dépasser un myriamètre (deux lieues et demie).

Le tracé, en quittant Arras [1], se dirige sur Béthune et joint à Saint-Venant l'*embranchement de Calais à Lille*, *destiné à devenir un jour le véritable chemin de Londres à Malines et Bruxelles*. De Saint-Venant la ligne commune se poursuit sans interruption jusqu'à Calais en touchant Aire, Saint-Omer et Watten, traversant ainsi les plus riches districts manufacturiers et agricoles du Pas-de-Calais. La merveilleuse disposition du sol de Calais à Arras permet de réaliser d'énormes économies sur les frais de construction, et l'on peut affirmer sans crainte que ces dépenses, sur cette ligne, n'atteindront pas à la moitié de celles nécessaires pour le tracé par Boulogne. Quant à la différence du revenu futur des deux chemins, s'il est impossible d'en fixer le chiffre à l'avance, du moins est-il facile de prévoir qu'elle sera considérable. La difficulté de traction sur la pente de cinq millimètres que donne le tracé de Calais à Boulogne, suffirait encore, à chances égales de bénéfices entre les deux voies, pour faire pencher la balance du revenu en faveur du tracé par Saint-Venant et Saint-Omer. Nous l'avons déjà dit, mais nous ne saurions trop le répéter, que la douceur des pentes de ce tracé fait plus que compenser, sous le double rapport de l'économie, de la construction et de la célérité du trajet, le faible inconvénient du rallongement de la distance entre Paris et Calais, les deux points extrêmes, un peu plus de deux lieues sur une distance totale de soixante-douze.

Nous avons vu précédemment quelle impulsion favorable la direction du nouveau tracé devait donner à l'essor de nos relations commerciales de l'intérieur, en faisant participer aux bienfaits d'une com-

[1] Voir la carte annexée au présent Mémoire.

munication plus rapide les chefs-lieux les plus importans de notre industrie dans le département du Pas-de-Calais; en plaçant, par exemple, sur la grande ligne de Paris à Londres, des localités de l'importance de Saint-Omer, une ville de vingt mille ames, possédant 157 établissemens industriels, et dont le territoire offre l'emplacement le plus convenable pour la formation d'un camp d'instruction et de manœuvres pour nos troupes; Aire, où l'on compte également 41 fabriques, dont six de sucre indigène. La proportion de ces bénéfices va s'augmenter encore dans une contrée si riche, du surcroît d'activité des affaires qu'entraînera l'achèvement de la ligne de Calais à Lille par Saint-Venant, Estaire, Merville et Hautbourdin, laquelle ligne complète ce système avec l'embranchement de Dunkerque sur Watten. Voyons maintenant l'influence que ce système est appelé à exercer sur nos relations avec l'étranger.

Quoi qu'on fasse, qu'on *écrive* ou qu'on dise, le port de Calais sera toujours le principal point de descente de l'Angleterre sur le continent européen. La raison de ce choix est déterminée par la plus grande proximité des deux rives du dangereux passage. L'art et la politique, et toutes les prétentions rivales chercheraient en vain à lutter contre cette destination fatale; elle est d'ordre providentiel, et il faut s'y soumettre. Il est absurde de supposer que le voyageur anglais prendra la voie de Dunkerque ou d'Ostende pour se rendre à Bruxelles ou sur les bords du Rhin; car la traversée de la côte d'Angleterre à chacun de ces deux ports, indépendamment de ses dangers, est trois ou quatre fois plus longue que celle de Douvres à Calais. Il n'y a pas de chemin de fer à vol d'oiseau, par conséquent, qui puisse compenser par sa *rectilignité* inflexible la perte de temps résultant de la différence de longueur entre les deux traversées. Les Anglais, qui connaissent parfaitement le prix d'une heure d'avance ou de retard, comme tous les peuples commerçans, choisiraient donc, dans la plupart des cas, la voie de Calais pour se rendre en Belgique, s'il existait entre ce dernier port et la frontière belge un moyen de communication rapide. Raisonnant d'après l'expérience de tous les temps, nous disons que l'exécution de cette voie de communication

assurerait à la France septentrionale la meilleure part des bénéfices de transit entre Londres et Bruxelles, entre Londres et tous les états du Nord.

Or, ce chemin qui doit produire pour notre pays de si brillans résultats, nous le trouvons tout préparé et bâti aux trois quarts, aussitôt que nous avons adopté le tracé de Paris à Londres par Arras. Il ne nous reste plus qu'à doubler les rails de cette dernière ligne depuis Calais jusqu'à St-Venant, et à les prolonger simplement par Estaire, Merville, et Hautbourdin jusqu'à Lille, où nous rencontrons la grande voie de Paris à Gand et à Bruxelles. Nous avons mis Londres à 13 heures environ des deux capitales de Belgique et de France; sans nuire, comme on le voit, à la célérité du trajet, nous avons réduit dans une proportion immense les frais de construction, car remarquez bien que ces frais vont désormais se répartir entre trois ou quatre services; enfin nous avons rapproché les centres de communication et de fabrication des principaux ports, en les échelonnant sur la ligne, puisque Dunkerque dans ce système vient, comme nous l'avons vu, s'embrancher sur Watten, et gagne de la sorte pour son commerce le riche débouché de St-Omer, Béthune, Arras, etc.

Ainsi le système dont nous discutons ici les avantages, et dont l'habile ingénieur chargé d'étudier les avant-projets des chemins de fer du Nord a entrevu le premier les admirables combinaisons; ce système active avec la même énergie le développement de nos relations commerciales au dedans et au dehors; l'or de l'étranger va concourir avec le nôtre à l'exécution de ces monumens du génie de la civilisation moderne dont se couvre notre sol. Encore laissons-nous de côté la question de l'influence politique.

Mais enfin, ce système qui donne satisfaction à tant d'intérêts puissans et légitimes ne rencontre-t-il pas aussi une vive opposition quelque part? oui, sans doute, et il serait fort difficile qu'il en fût autrement; car c'est un des plus tristes résultats du système de la concurrence universelle qui régit l'ordre de nos relations industrielles et commerciales, qu'une localité quelconque ne puisse voir sans un déplaisir amer s'accroître les élémens de prospérité de la localité qui la touche.

On sait même que d'habitude cet antagonisme d'intérêts entre cités voisines est en raison directe de leur proximité. Conformément à cette règle invariable, ce sera donc de Boulogne et de Dunkerque, les deux ports les plus voisins de Calais, que s'élèveront les protestations les plus énergiques contre l'adoption d'un projet qui peut réaliser, il est vrai, d'immenses bienfaits pour le pays en général, mais qui a le tort impardonnable de paraître favoriser aussi les intérêts de la dernière ville que nous venons de nommer. Examinons avec impartialité la valeur de ces protestations.

Que veut d'abord la ville de Boulogne, et de quoi se plaint-elle?

Boulogne se plaint que le projet la sacrifie, parce qu'il ne contribue pas à faire de son port l'entrepôt général du commerce de l'Angleterre avec la France. Boulogne veut devenir le point de débarquement exclusif des voyageurs et des marchandises qui circulent entre les deux grands états. Boulogne aimerait mieux, et nous le croyons sans peine, que le chemin de fer de Paris à Londres passât dans ses murs avant d'arriver à Calais....... Ces plaintes ne sont-elles pas injustes? ces prétentions ne sont-elles pas excessives?

Le projet du chemin de fer de Paris à Londres ou à Calais par Arras, ne sacrifie aucunement les intérêts de Boulogne. Si telle est l'importance du commerce de cette ville et tels les avantages de sa position maritime, que le mouvement de ce commerce et le nombre des voyageurs qui affluent dans ses murs puissent suffire à alimenter une seconde voie de communication entre l'Angleterre et la France, eh bien! qu'on fasse à Boulogne son chemin de fer, en le dirigeant sur Amiens et de manière à desservir en passant l'importante place d'Abbeville! qu'on admette ces deux villes à la distribution équitable des faveurs de l'impôt, personne ne s'y oppose. Les populations du Royaume-Uni sont d'ailleurs assez compactes, assez riches et assez voyageuses pour avoir besoin qu'on leur ouvre sur notre territoire deux portes à la fois. Essayons le partage!

Que si au contraire ces sources de revenus ne sont pas jugées suffisantes, alors que Boulogne se contente d'un embranchement sur St-Omer, et vienne partager avec Calais et Dunkerque le bénéfice des

approvisionnemens des populeuses villes du Pas-de-Calais et du Nord. La ressource du pis-aller est encore assez belle, ce nous semble, pour l'engager à modérer ses plaintes.

Malheureusement Boulogne ne peut vouloir adopter aucun de ces deux partis, car elle sait parfaitement que l'exécution du projet par le littoral lui réserve la part du lion dans les bénéfices de la traversée du détroit, et la voix de l'équité, c'est-à-dire de l'intérêt général, est bien faible pour dominer celle de l'égoïsme local, surtout lorsqu'il s'agite une question aussi vitale.

Cependant le port de Calais a été doté par la nature d'un avantage que les ports voisins ne peuvent lui disputer, avons-nous dit : sa plus grande proximité des côtes d'Angleterre , et cet avantage de position dans une mer difficile a suffi jusqu'à ce jour pour rendre la voie de Calais presque obligatoire pour le transport des métaux précieux et des étoffes de luxe. Si la voie de Boulogne était la plus sûre et la plus rapide, aujourd'hui que le choix de l'une ou de l'autre est laissé au libre arbitre des voyageurs et du commerce, il y a longtemps déjà que l'intérêt privé aurait décidé cette question , et Calais ne verserait pas annuellement près de trois millions à la douane, tandis que la recette de Boulogne ne s'élève même pas au tiers de cette somme.

Sous le rapport de l'économie et de l'intérêt général, Calais a encore dans la question qui nous occupe un immense avantage de position sur Boulogne, car Boulogne ne peut en aucun cas servir de point de communication entre la Grande-Bretagne et la Belgique, ni dès-lors pourvoir aux exigences du service des malles.

Les prétentions de Boulogne ne s'appuient donc que sur des motifs d'intérêt privé, d'intérêt purement exclusif et local. Or, l'intérêt d'une seule population, quelque sacré qu'il puisse être, ne peut entrer en balance avec ceux du pays tout entier.

Reste à peser la valeur des griefs de Dunkerque. Ces griefs, nous les comprenons moins encore que ceux de la ville de Boulogne ; car Dunkerque n'a qu'à gagner évidemment à l'exécution du chemin de fer de Calais à Arras, et de Calais à Lille par Watten et Saint-Omer.

En effet, Dunkerque devient, par son embranchement sur Watten, le port naturel d'approvisionnement des principales villes du Pas-de-Calais, comme il l'est déjà de celles du Nord ; il n'est plus éloigné de Saint-Omer que d'une heure ; il est mis en communication directe avec la capitale, dont sa distance se trouve abrégée de 6 lieues. Mais, par l'embranchement sur Watten, cette ville est placée à quatre heures de Lille, tandis qu'un tracé à vol d'oiseau pourrait ne l'éloigner que de trois heures seulement de ce riche marché ; et la perte de cette différence laisse Dunkerque insensible à l'acquisition de tous les bénéfices que nous avons énumérés plus haut. Dunkerque veut son chemin direct sur Lille, son chemin pour elle toute seule, peu lui importe où il passe ; et elle méprise souverainement toutes les indemnités qu'on lui offre en échange de son heure perdue.

Mais Dunkerque oublie qu'elle n'est pas seule intéressée dans le débat, que le pays aussi a droit de faire entendre sa voix dans cette mêlée de rivalités locales, et que le pays proteste contre l'exagération de ses prétentions.

D'abord le tracé à vol d'oiseau de Dunkerque à Lille, c'est-à-dire par l'est de Cassel, rencontre des obstacles de terrain qui exigent nécessairement de vastes travaux d'art et de grandes dépenses. Il n'est utile qu'à Dunkerque et Armentières, ce qui est déjà un inconvénient immense, quand on le compare au tracé par Watten qui touche Saint-Omer, Aire, Saint-Venant, Merville, Estaire, Hautbourdin, etc. De plus, le pays qu'il traverse est essentiellement agricole, tandis que la population du district de Saint-Omer à Lille par Estaire est au contraire essentiellement industrielle, circonstance fort importante à considérer sous le rapport des revenus futurs de l'entreprise. Enfin, le chemin par l'est de Cassel longe la frontière, qu'il touche même en un point ; c'est le plus grave inconvénient qu'on puisse lui reprocher ; car il ne regarde le pays que par une seule face, comme un chemin longeant le littoral ; en temps de guerre, il présente le flanc à l'ennemi, et devient par conséquent dangereux ou tout au moins inutile, et inutile précisément dans l'instant où se fait le plus vivement sentir le besoin d'une communication sûre et rapide.

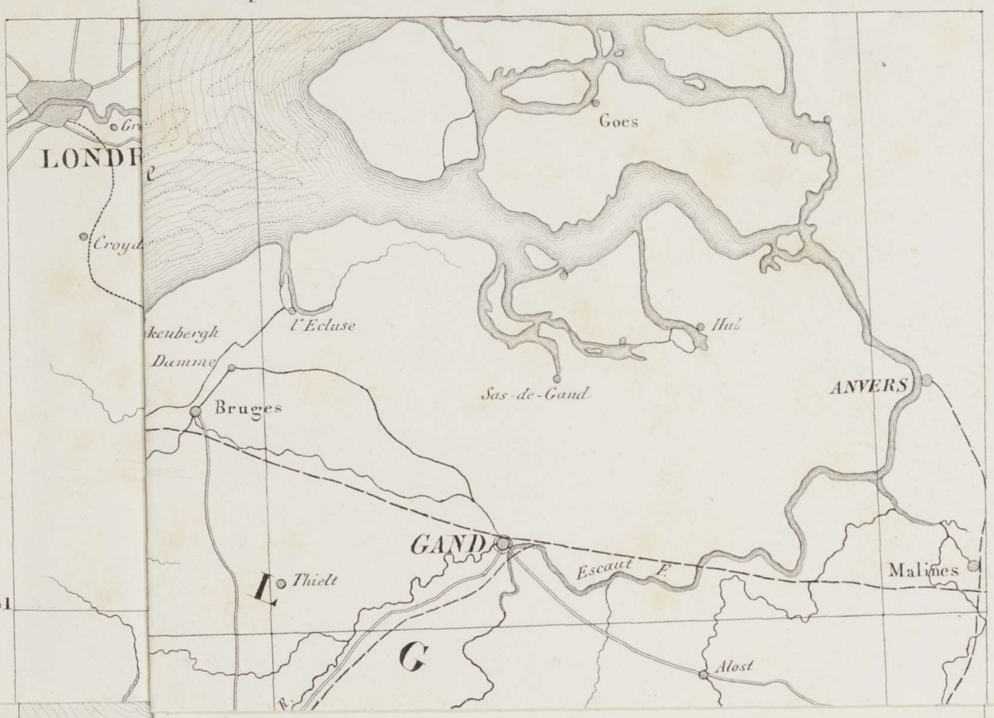
Dunkerque ne saurait non plus élever la prétention de devenir le point de débarquement des voyageurs et des marchandises de transit destinés à parcourir la Belgique. La traversée des côtes d'Angleterre n'offrît-elle même pas plus de longueur que celle de Douvres à Calais, que cette voie ne conviendrait encore aucunement à cette destination. Il ne tombe pas sous le sens que, privé du lieu naturel de débarquement, qui est Calais, l'on se hasarde dans la navigation périlleuse des bancs de Flandre plutôt que de se diriger directement sur le port d'Ostende.

N'oublions pas de remarquer surtout que le commerce de Dunkerque, commerce fort important sans doute, s'opère principalement sur des marchandises qui, à raison du peu de valeur qu'elles ont relativement à leur volume, sont destinées à suivre en tout état de cause la voie de la navigation, tandis que la plupart de celles qui s'expédient par Calais de Lyon, de Paris ou de Londres, alimenteront indubitablement les revenus d'un chemin de fer. La différence du chiffre annuel entre le jaugeage des tonneaux de chaque port ne saurait avoir ici toute la portée qu'on voudrait lui assigner en faveur des prétentions de Dunkerque.

Résumons-nous : toutes les considérations d'économie et de bien public, l'accroissement des revenus du trésor, la défense de notre territoire, l'extension de notre puissance commerciale et de notre influence politique, tous ces intérêts immenses trouvent une heureuse et complète solution dans l'établissement du double chemin de fer de Paris à Londres et à Bruxelles par Arras. Les protestations isolées qui s'élèvent contre ce projet ne contiennent pas même, ainsi que nous l'avons démontré, l'exposé d'un grief sérieux et justifiable ; le pays, aussitôt qu'il aura été mis en demeure d'en apprécier tous les avantages, ne pourra qu'en désirer l'exécution la plus prompte ; les Chambres, en sanctionnant par leur vote l'expression de ce vœu général, auront contribué par leurs lumières et leur patriotisme à la réalisation d'une des mesures les plus utiles et les plus nationales qu'il soit donné à une législation d'accomplir.

Paris, le 6 mai 1838.

Imprimerie de VINCHON, rue J.-J. Rousseau, 8.



CARTE GÉNÉRALE
des
CHEMINS DE FER DU NORD
Paris Londres et Bruxelles.

Indiquant:

1°. *La route de transit* **D'ANGLETERRE** *à la* **BELGIQUE** *de* **CALAIS** *et* **DUNKERQUE** *par* **WATTEN** *sur* **LILLE** *avec Embranchement* **D'AIRE** *sur* **ARRAS**.

2°. *Le Chemin de Fer de* **PARIS** *à la Frontière de* **BELGIQUE** *par* **AMIENS** *et* **LILLE**.

3° *Celui de* **DOMFRONT** *près* **MONTDIDIER** *à la Frontière* **BELGE** *tous trois soumissionnés par la Comp.ie* **JOHN COCKERILL**.

Dressée par M.rs A.dre Bourla et E.rd Renaud, Ingénieurs de la C.ie Cockerill

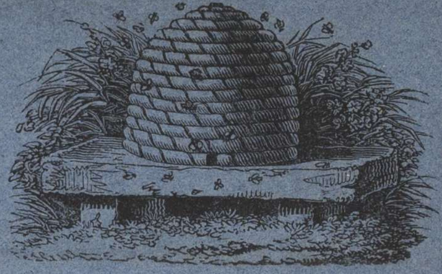
1838.

49 | 49

1 | 2

Gravée par Schreiber,

Imprimée chez Marville, Place Baudoyer 7.



Imprimerie de VINCHON, rue Jean-Jacques Rousseau, n. 8, à Paris.